

2354/AB XXI.GP
Eingelangt am: 26.06.2001

BUNDESMINISTERIUM VERKEHR, INNOVATION
UND TECHNOLOGIE

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2367/J - NR/2001 betreffend Übertragung der Aufsichtstätigkeit an die Eisenbahnunternehmen, die die Abgeordneten Mag. Maier und GenossInnen am 27. April 2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zur Anfrageeinleitung erlaube ich mir zu bemerken, dass die anfragenden Nationalratsabgeordneten einen Zusammenhang zwischen dem Seilbahnunglück am Kitzsteinhorn und der Aufsichtstätigkeit der Obersten Eisenbahnbehörde herzustellen versuchen, was wohl vor Klärung der Unfallursache nicht zulässig ist und daher zurückgewiesen wird. Damit erübrigt es sich in der derzeitigen Situation wohl auch, auf den suggestiven Fragetenor, ob „weiterhin“ an eine Übertragung von Aufsichtstätigkeiten gedacht sei, direkt einzugehen.

Ich darf aber darauf hinweisen, dass aus fachlicher Sicht die Genehmigung von Bauvorhaben bzw. die Zuständigkeit für einzelne Bahnen (z.B. Nebenbahnen) von der Aufsichtstätigkeit nicht losgelöst gesehen werden kann.

Bei Delegierungen wurde die Verwaltungspraxis bereits dahingehend geändert, dass der Landeshauptmann neben der Erteilung der erforderlichen Genehmigung auch für die Überwachung der Bauausführung ermächtigt wird.

Darüber hinaus sehen die einschlägigen EU - Richtlinien zur Interoperabilität vor, dass wesentlich mehr technische Begutachtungen durch akkreditierte Stellen durchgeführt werden sollen. Dieser Weg der Privatisierung von Aufgaben deckt sich vollinhaltlich mit den Vorhaben der Bundesregierung zur Privatisierung von behördlichen Tätigkeiten.

Fragen 1 und 2:

Beabsichtigen Sie daher weiterhin die Aufsichtstätigkeit - wie in der Anfragebeantwortung angekündigt - an die Eisenbahnunternehmen zu übertragen? Wenn ja, welche Begründung gibt es dafür?

Antwort:

Zu der in Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 1307/J - NR/2000 unter Aufgabenaufassung schlagwortartig angeführten Übertragung der Aufsichtstätigkeit an Eisenbahnunternehmen (Zusammenarbeit mit Zivilingenieuren

oder ermächtigten Stellen) sei zunächst klarstellend bemerkt, dass nicht daran gedacht war und ist, den quantitativen Umfang einer Sicherheitsaufsicht selbst zu verringern, sondern in dem Sinn im Gesetz zu verankern, indem die Eisenbahnunternehmen verpflichtet sein sollen, ihre Eisenbahnanlagen durch Zivilingenieure oder akkreditierte Stellen periodisch wiederkehrend überprüfen zu lassen. In der vom Grundsatz her bereits bestehenden besonderen Verantwortung der Eisenbahnunternehmen soll auch die Veranlassung von regelmäßigen Überprüfungstätigkeiten durch besonders qualifizierte Stellen liegen, und damit eine solche Überprüfung, wie sie in der Praxis für Seilbahnen bereits eingeführt wurde, systematisch geregelt werden. Eine derartige Regelung würde jedoch die Aufsicht durch Behördenorgane nicht gänzlich ersetzen, weil die bisherige Aufsichtszuständigkeit, welche die Eisenbahnbehörde jederzeit von Amts wegen wahrnehmen kann bzw. bei Anlassfällen wahrnehmen muss, nicht reduziert würde.

In diesem Sinne ist das Schlagwort „Übertragung der Aufsichtstätigkeit an die Eisenbahnunternehmen (Zusammenarbeit mit Zivilingenieuren oder ermächtigten Stellen)“ offensichtlich nicht dahingehend zu verstehen, die Bundesministerin als dem Parlament verantwortliches Vollzugsorgan wolle sich der Verantwortlichkeit entledigen, sondern es wurde lediglich darauf hingewiesen, dass sowohl die Verantwortlichkeit der Eisenbahnunternehmen unterstrichen werde, als auch die Aufsichtstätigkeit der Behörde im verfassungsrechtlich gebotenen Umfang ausgeübt werden soll. Darüber hinaus bedürfen die Vorhaben gesetzlicher Änderungen, die vom Nationalrat beschlossen werden müssen.

Frage 3:

Wenn ja, in welcher Form soll die Zusammenarbeit mit Zivilingenieuren oder ermächtigten Stellen erfolgen?

Antwort:

Die die Eisenbahn prüfenden Zivilingenieure oder akkreditierten Stellen müssen im Falle von Beanstandungen einen Prüfbericht erstellen, der der Eisenbahnbehörde vorzulegen ist und die zu entscheiden hat, ob aufgrund des Prüfungsergebnisses behördliche Schritte, wie etwa die bescheidmäßige Vorschreibung von Mängelbeseitigungen, zu setzen sind.

Frage 4:

Wer überprüft deren Qualifikation?

Antwort:

Es ist vorgesehen, nur Stellen heranzuziehen, deren Qualifikation überprüft ist. Die Qualifikation von Zivilingenieuren wird bei Verleihung ihrer Befugnisse und die der akkreditierten Stellen im Zuge der Akkreditierung vom Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit geprüft.

Frage 5:

Wer kontrolliert in welcher Form die Einhaltung der an die Eisenbahnunternehmen übertragene Aufsichtstätigkeit?

Antwort:

Auch wenn die Verpflichtung der Eisenbahnunternehmen, die Eisenbahn durch Zivilingenieure oder akkreditierte Stellen periodisch wiederkehrend überprüfen zu lassen, vom Nationalrat beschlossen wird, müsste die Eisenbahnbehörde die Einhaltung dieser gesetzlichen Verpflichtung weiterhin im Rahmen der ihr verbleibenden Aufsichtszuständigkeit prüfen.

Frage 6:

Wer haftet bei Unfällen? Gibt es in diesem Fall eine Begrenzung der Haftung?

Antwort:

Die Haftung für Eisenbahnunfälle ergibt sich - unabhängig von der behördlichen Aufsichtstätigkeit - aus den Haftungsbestimmungen des Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches oder aus denen des Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetzes (EKHG). Haftungsbegrenzungen sind nur im EKHG vorgesehen.

Fragen 7 und 8:

Wird damit die oberste Eisenbahn- und Seilbahnbehörde aufgelöst?
Wenn nein, welche Aufgaben soll diese Behörde dann in Zukunft wahrnehmen? Über welche Kompetenzen wird sie verfügen?

Antwort:

Nein, auch wenn gewisse Tätigkeiten von Behördenorganen ausgelagert und privatisiert werden sollen, aber die Aufsichtsfunktion wie erwähnt nicht entfiele, ganz abgesehen von der weiterhin notwendigen zentralen Genehmigungsfunktion und der mit der obersten Aufsicht korrelierenden Fortentwicklung der Vorschriften.

Frage 9:

Wie wird in Zukunft die Verantwortlichkeit für Sicherheitsmaßnahmen geregelt?

Antwort:

Schon derzeit ist aufgrund des geltenden Eisenbahngesetzes

1. das Eisenbahnunternehmen verpflichtet, die Eisenbahn einschließlich der Betriebsmittel und des sonstigen Zubehörs unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs zu bauen, zu erhalten, zu ergänzen und nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und der Konzession zu betreiben und hat es
2. Vorkehrungen zu treffen, dass durch den Bau, Bestand oder Betrieb der Eisenbahn keine Schäden an öffentlichem und privatem Gut entstehen und
3. haftet es, unbeschadet der Haftung nach anderen gesetzlichen Vorschriften, für Schäden, die durch den Bau oder Bestand der Eisenbahn an den benachbarten Liegenschaften verursacht werden.

Daraus ergibt sich, dass das Eisenbahnunternehmen selbst für Sicherheitsmaßnahmen verantwortlich ist. Die Wahrnehmung dieser Verantwortung wird durch eine Aufsichtstätigkeit kontrolliert, aber nicht ersetzt. Das BMVIT strebt keine Änderung dieser gesetzlichen Bestimmung an.

Fragen 10 und 11:

Wird es entsprechende Prüfpläne geben?

Werden in Zukunft für alle Unternehmen regelmäßige Unfall - und Katastrophenübungen vorgeschrieben?

Antwort:

Es wird daran gedacht, eine grundsätzliche Regelung auf Gesetzesebene vorzuschlagen. Vorbehaltlich des Beschlusses des Nationalrates würden nähere Vorgaben und Modalitäten für die Verpflichtung der Eisenbahnunternehmen, ihre Eisenbahn von Zivilingenieuren oder akkreditierten Stellen periodisch wiederkehrend überprüfen zu lassen, ausführenden Vorschriften und Vorschreibungen obliegen.

Fragen 12 und 13:

Wer ist bei Standseilbahnen für die Kontrolle des Brandschutzes zuständig?
Wer war bei der Gletscherbahn Kaprun für die Kontrolle des Brandschutzes zuständig? Wann fand die letzte Brandschutzkontrolle statt?

Antwort:

Grundsätzlich ist das Seilbahnunternehmen ebenso wie das Eisenbahnunternehmen verpflichtet, die Seilbahn einschließlich der Betriebsmittel und des sonstigen Zubehörs unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Seilbahnbetriebes und des Seilbahnverkehrs zu bauen, zu erhalten, zu ergänzen und nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und der Konzession zu betreiben (§ 19 Abs. 1 EisbG 1957 i.d.g.F). Ebenso lautet § 19 Abs. 2 EisbG 1957 i.d.g.F wie folgt: "Das Eisenbahnunternehmen hat Vorkehrungen zu treffen, dass durch den Bau, Bestand und Betrieb der Eisenbahn keine Schäden an öffentlichem und privatem Gut entstehen,

Im Übrigen sind die angeführten Fragen derzeit Gegenstand der Erhebungen durch die zuständige Staatsanwaltschaft und möglicherweise gerichtlicher Voruntersuchungen. Diese Fragen bzw. deren Beantwortung können daher wegen des schwebenden Verfahrens nicht zum Gegenstand öffentlicher Erörterungen gemacht werden.

Frage 14:

Stimmt die Aussage von Bundesminister a.D. Michael Schmid, dass stichprobenweise durch das Ressort Überprüfungen von Hauptseilbahnen hinsichtlich Einhaltung sonstiger Auflagen (Hochbau, Brandschutz, Sanitätspolizei, Wasserschutz) laut seiner Anfragebeantwortung durchgeführt werden?

Antwort:

Die Aussage von Bundesminister a.D. Michael Schmid ist richtig.

Fragen 15 und 16:

Mit welchen Einsparungen auf Bundesebene ist die Übertragung von kleineren Bau - und Einrichtungsarbeiten an die Eisenbahnunternehmen verbunden?
Mit welchen zusätzlichen Kosten müssen die Bundesländer rechnen (ersuche um Aufschlüsselung pro Bundesland)?

Antwort:

Die „Übertragung von kleineren Bau - und Einrichtungsarbeiten an die Eisenbahnunternehmen" soll in weiterer Folge so verstanden werden, dass damit die

Durchführung von kleineren Bauvorhaben durch die Eisenbahnunternehmen ohne vorheriges Genehmigungsverfahren gemeint sein soll. Es wird aber darauf hingewiesen, dass die verwendete Formulierung bei uninformierten Lesern den Eindruck erwecken könnte, derzeit würden die Bauvorhaben von der Behörde bzw. vom Ministerium (vergleichbar etwa mit dem Straßenbereich) durchgeführt. Was mit „Einrichtungsarbeiten“ gemeint ist, kann nicht nachvollzogen werden.

Derzeit wird an einer allgemeinen Verordnung gemäß § 14 Abs. 4 EisbG gearbeitet. Als Hauptschwierigkeit bei der Zusammenstellung von Bauvorhaben, die als geringfügig anzusehen sind und daher keiner Baugenehmigung oder Betriebsbewilligung bedürfen, wurde dabei insbesondere die Tatsache erkannt, dass in Österreich im Eisenbahnbereich keine allgemeinen Bestimmungen über die Herstellung von Bauwerken existieren. Da auch die Vorschriften der einzelnen Eisenbahnunternehmen nicht allgemein gelten, bleiben kaum Bauvorhaben übrig, bei denen die Sachverständigen für Bautechnik aus fachlicher Sicht der Genehmigungsfreiheit zustimmen, auch wenn vergleichbare Vorhaben nach den Landesbaurechten genehmigungsfrei wären.

Durch Anpassung des Eisenbahngesetzes bzw. durch Erlassung von weiteren Verordnungen gemäß § 14 Abs. 4 EisbG soll die Genehmigungspflicht für Bauarbeiten entfallen, bei denen Rechte und Interessen Dritter nicht berührt werden oder deren Zustimmung dem Eisenbahnunternehmen vorliegt, wobei begleitende technische Regelungen erforderlich sind.

Da durch die Regelung in Hinkunft kein Genehmigungsverfahren mehr durchzuführen wäre, ist mit keinen zusätzlichen Kosten zu rechnen.

Fragen 17 und 18:

Mit welchen Einsparungen auf Bundesebene ist die Übertragung der Behördenkompetenz für die Nebenbahnen an die Länder verbunden?
Mit welchen zusätzlichen Kosten müssen die Bundesländer rechnen (ersuche um Aufschlüsselung pro Bundesland)?

Antwort:

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie bereits nach der geltenden Rechtslage den jeweils örtlich zuständigen Landeshauptmann mit der Durchführung von Aufgaben im Einzelfall ermächtigen kann und bei Nebenbahnen derartige Ermächtigungen auch in aller Regel erfolgen.

In einer allfälligen Eisenbahngesetznovelle ist die Abgabe sämtlicher Kompetenzen bei den Nebenbahnen nicht vorgesehen. Insbesondere die Zuständigkeit für Konzessionen oder die Genehmigung von Vorschriften gemäß § 21 Abs. 3 EisbG soll weiterhin bei der Obersten Eisenbahnbehörde verbleiben.

Falls der Nationalrat eine entsprechende Novelle des Eisenbahngesetzes beschließt, würde sich die Abgabe der Zuständigkeit somit vor allem auf den Bereich der Baugenehmigungsverfahren und der Aufsichtstätigkeit beziehen. Im Bereich der Genehmigungsverfahren könnte unter Berücksichtigung der Art der zu erwartenden Baumaßnahmen durch die Nutzung von Synergieeffekten und die räumliche

Nahebeziehung der Landesbehörden eine Beschleunigung der Genehmigungsverfahren erreicht werden.

Hinsichtlich der Kosten wird zunächst festgehalten, dass zur Vollziehung der für den o.a. Zuständigkeitsübergang in Frage kommenden Aufgaben in der Obersten Eisenbahnbehörde derzeit ein Dienstposten für sämtliche Bundesländer etwa zu zwei Dritteln ausgelastet wird. Die übrigen Tätigkeiten der behördlichen Tätigkeit wurden bereits durch den Einsatz von nichtamtlichen Sachverständigen weitgehend ausgelagert und Privaten übertragen.

Vor allem im Hinblick auf die Tatsache, dass die örtlich zuständigen Landeshauptmänner bereits jetzt als delegierte Behörde weitgehend die für den Zuständigkeitsübergang vorgesehenen Tätigkeiten schon jetzt selbst ausüben, wird mit einer nur geringfügigen Mehrbelastung der eingesetzten Bearbeiter in den Bundesländern zu rechnen sein (selbst für den Fall, dass die Länder den Vollzug des Eisenbahngesetzes für Nebenbahnen weniger kostenorientiert als die Oberste Eisenbahnbehörde organisieren sollten). Diese Mehrbelastungen werden jedenfalls weit unter den gemäß Art. 4 Abs. 5 der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus festgesetzten Beträgen bleiben.

Fragen 19 und 20:

Mit welchen Einsparungen auf Bundesebene ist die Übertragung der Kontingentausgabe für Busse an die Länder verbunden?

Mit welchen zusätzlichen Kosten müssen die Bundesländer rechnen (ersuche um Aufschlüsselung pro Bundesland)?

Eine Übertragung der Kontingentausgabe für Busse an die Länder würde aus ho. Sicht keine Personaleinsparung ergeben, weil die Ausgabe der Genehmigungen an Busunternehmen in der zuständigen Abteilung von einer einzigen Person durchgeführt wird und diese Abteilung somit bereits personell auf das Minimum reduziert ist.

Einsparungen könnten lediglich bei einer Kürzung von Überstundenauszahlungen erzielt werden.

Aus ho. Sicht würden keine zusätzlichen Kosten für die Bundesländer entstehen, weil die Ausgabe der Genehmigungen für den Personenverkehrsbereich von jenen Referenten der Landesregierungen miterledigt werden könnte, die bereits jetzt für die Ausgabe von bestimmten Güterverkehrs - Kontingenten eingesetzt werden.

Nach derzeitigem Stand der ho. aufliegenden Unterlagen müsste von den jeweiligen Referenten der Landesregierungen folgende Anzahl an Busunternehmen, die grenzüberschreitende Personengelegenheitsverkehre durchführen, mitbetreut werden:

Burgenland	98
Kärnten	81
Niederösterreich	145
Oberösterreich	119
Salzburg	69

Steiermark	135
Tirol	64
Vorarlberg	39
Wien	72

Fragen 21 und 22:

Mit welchen Einsparungen auf Bundesebene ist die Übertragung der Bundesstraßen „B“ an die Länder verbunden?

Mit welchen zusätzlichen Kosten müssen die Bundesländer rechnen (ersuche um Aufschlüsselung pro Bundesland)?

Antwort:

Die Übertragung des untergeordneten Bundesstraßen B - Netzes an die Länder ist als Maßnahme der Strukturreform konzipiert und bringt klarere Verantwortlichkeiten im Sinne des Subsidiaritätsprinzipes.

Durch den Wegfall von Genehmigungs - und Kontrollinstanzen wird bei den Zentralstellen des Bundes ein nicht vernachlässigbares Einsparungspotenzial erwartet. Dadurch entsteht auch eine gewisse Entlastung der Länderdienststellen. Im Gegenzug müssen die Länder eigene Kontrollinstanzen einrichten bzw. verstärken. Eine genauere Quantifizierung dieser Potentiale sowie eine Differenzierung nach den einzelnen Bundesländern ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich.

Frage 23:

Welchen Inhalt hat der Zwischenbericht der von Ihnen eingesetzten Expertenkommission?

Antwort:

Zum Thema Übertragung der Bundesstraßen „B“ gibt es im BMVIT keine von mir eingesetzte Expertenkommission.